Schriften
der Hochschule für Politik
Herausgegeben von
Paul Meier-Benneckenstein

Hans Stephan

Die Baukunst im Dritten Reich

insbesondere die Umgestaltung der Reichshauptstadt

Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin

Schriften der Hochschule für Politik

Herausgegeben von PAUL MEIER-BENNECKENSTEIN

Präsident der Hochschule für Politik

Preis je Nummer 80 Rpf. Bei Abnahme von 50 Stück eines Heftes an 75 Rpf., von 100 Stück an 70 Rpf., von 500 Stück an 65 Rpf., von 1000 Stück an 60 Rpf., von 3000 Stück an 55 Rpf., von 5000 Stück an 50 Rpf. je Heft. Bei Abnahme von 20 aufeinanderfolgenden Heften einer der beiden Unterabteilungen der Reihe 10% Ermäßigung.

I. Idee und Gestalt des Nationalsozialismus

1. **Der Faschismus und seine praktischen Ergebnisse**
   Von Reichsminister Dr. Joseph Goebbels
2. **Die Führerpersönlichkeit in der deutschen Geschichte**
   Von Professor Dr. Willy Hoppe
3. **Vergriffen**
4. **Amerika und der Nationalsozialismus**
   Von Professor Dr. Friedrich Schönemann
5. **Krisis und Neubau Europas**
   Von Reichsleiter Alfred Rosenberg
6. **Rassenpolitische Erziehung**
   Von Prof. Dr. Walter Groß, Leiter des Rassenpolitischen Amtes der NSDAP.
7. **Dienst an der Rasse als Aufgabe der Staatspolitik**
   Von Ministerialdirektor Dr. Arthur Gütt
8. **Wesen und Gestalt des Nationalsozialismus**
   Von Reichsminister Dr. Joseph Goebbels
9. **Nationalsozialismus und Völkerrecht**
   Von Staatsrat Prof. Dr. Carl Schmitt
10. **Völkerrecht und Politik**
    Von Professor Dr. Victor Bruns
11. **Das Recht auf Arbeit als Wirtschaftsprinzip**
    Von Bernhard Köhler, Leiter der Kommission für Wirtschaftspolitik der NSDAP.
12. **Nationalsozialistisches und faschistisches Strafrecht**
    Von Professor Dr. Georg Dahm
13. **Wir sind im Recht! Deutschlands Kampf um Wehrfreiheit und Gleichberechtigung**
    Von Rechtsanwalt Professor Dr. Friedrich Grimm
14. **Der Einbruch des Judentums in die Philosophie**
    Von Prof. Dr. Hans Alfred Grunsky
15. **Die politische Aufgabe des Arbeitsdienstes**
    Von Generalarbeitsführer Professor Dr. Will Decker
16. **Soldatentum und Jugendertüchtigung**
    Von Dr. Helmut Stellrecht, Beauftragter des Jugendführers des Deutschen Reiches für Jugendertüchtigung
17. **Zur philosophischen Grundlegung des Nationalsozialismus**
    Von Geheimrat Prof. Dr. Hermann Schwarz
18. **Der Rassengedanke im neuen Geschichtsbild**
    Von Prof. Dr. Walter Groß, Leiter des Rassenpolitischen Amtes der NSDAP.
19. **Grundfragen unserer Volks- und Staatsgestaltung**
    Von Professor Dr. Otto Koellreutter
20. **Volk und Staat**
    Von Dr. Alfred Klemmt, Studien- und Abteilungsleiter an der Hochschule für Politik
21. **Die völkerrechtspolitische Lage Deutschlands**
    Von Professor Dr. Fritz Berber, Leiter der Forschungsabteilung der Hochschule für Politik
22. **Nationalpolitische Erziehung im Dritten Reich**
    Von Ministerialrat Dr. Rudolf Benze
23. **Verpflichtung und Aufgabe der Frau im nationalsozialistischen Staat**
    Von Reichsfrauenführerin Gertrud Scholtz-Klink

Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin

Schriften der Hochschule für Politik

Herausgegeben von Paul Meier-Benneckenstein

I. Idee und Gestalt des Nationalsozialismus

Heft 45

Hans Stephan

Die Baukunst im Dritten Reich, insbesondere die Umgestaltung der Reichshauptstadt



Die Baukunst im Dritten Reich

insbesondere die Umgestaltung der Reichshauptstadt

Von

Oberbaurat Hans Stephan
Referent beim Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt

1939
Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin

Druck der Hofbuchdruckerei C. Dünnhaupt K.-G., Dessau.

Die Baukunst im Dritten Reich, insbesondere die Umgestaltung der Reichshauptstadt.

Es ist nach unserer Überzeugung einer der sichtbarsten Beweise für die innere Stärke unserer Zeit, daß heute in Deutschland wieder in einem ganz großen Maße gebaut wird. Es ist nicht so sehr der äußere Umfang und die Vielzahl der Bauten, die uns diese Überzeugung geben, obwohl sie allein schon eine eindrucksvolle Sprache sprechen, wenn wir sie mit den trostlosen Jahren vor der Machtübernahme vergleichen, in denen kaum die wichtigsten Instandsetzungsarbeiten in den Schulen durchgeführt werden konnten und in denen in Deutschland rund 1 Million Bauarbeiter brotlos auf der Straße lagen. Vielmehr noch ist es der Mut und die Kühnheit, mit der heute wieder über das bloße Bedürfnis des Tages hinaus darangegangen wird, unserer heutigen Zeit steinerne Denkmäler zu setzen für eine ferne Zukunft.

Das haben immer nur große Zeiten und starke Geschlechter getan. Wo sie selbst längst ausgelöscht sind, da sind ihre Bauten geblieben als Zeugen ihres machtvollen Willens und ihrer Wesensart.

Vergangen sind die ägyptischen Dynastien — aber heute noch stehen die Pyramiden, die sie sich errichtet haben. Untergegangen ist das alte Hellas — aber noch heute lebt sein Geist in seinen unsterblichen Schöpfungen. Die Dome des Mittelalters sind ragende Verkörperungen der über das Irdische hinausgreifenden Seelenhaltung ihrer Zeit und zugleich gewaltige Denkmale des Gemeinsinns der damaligen Städtekultur.

Die Jahrzehnte vor uns haben diese bauliche Kraft nicht mehr gehabt. Je mehr die geistige Haltung des 19. Jahrhunderts sich

hinwandte zum materialistischen Denken des Tages, um so weniger wurden seine Bauten für die Ewigkeit errichtet. Die absolutistische Idee des 17. und 18. Jahrhunderts hatte sich als eigensten künstlerischen Ausdruck den repräsentativen Städtebau geschaffen: wie der Fürst der Mittelpunkt des Staates war, so zwangen seine Bauten die Umgebung in ihre Ordnung und ihr Gesetz. Aber für das 19. Jahrhundert war es um so weniger möglich, einer beherrschenden Idee bauliche Gestalt zu geben, je mehr die Idee des Staates und der Gemeinschaft zerbröckelte. Wirtschaftliche und kaufmännische Rentabilität wurden ausschlaggebend. Je mehr Reich, Volk und Familie sich zerspaltete, um so mehr zerspaltete sich auch der bauliche Körper der Stadt. Das unbeschränkte Recht des einzelnen fand sein bauliches Gegenstück in der unbeschränkten Baufreiheit und Geschmacksfreiheit jedes einzelnen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wie Paris, wo die einzigartige bauliche Tradition dieser Stadt die Kraft hatte, noch einmal eine Großleistung zu vollbringen, oder dem Versuch Ludwigs I. in München, war es diesem Jahrhundert verwehrt, einen organischen Städtebau zu treiben, weil es von keiner organischen Weltanschauung mehr getragen war.

Unsere Zeit, die Staat und Volk in neue Formen gießt, muß auch in ihren Bauwerken eine andere Sprache sprechen als die voraufgegangene Zeit.

Indem heute dem deutschen Volk eine einheitliche weltanschauliche Ausrichtung wiedergegeben worden ist und diese Weltanschauung Träger der politischen Macht geworden ist, sind die Voraussetzungen geschaffen für eine neue Baukultur. Aus der neuen Idee heraus bestimmen sich die neuen Aufgaben und entwickelt sich der neue Stil des Bauens; ein kompromißloser Wille sichert ihre kompromißlose Durchführung.

Wie der politische Wille des neuen Deutschland das ganze Volk formt und umspannt, so formt sein gestaltender Wille das ganze Land. Wenn die charakteristische Ausdrucksform für den zentralen Staatswillen des 18. Jahrhunderts die „Stadt"-Bau-Kunst ge-

wesen ist, so ist die charakteristische Ausdrucksform des heutigen Deutschland die Raum-Planung. Die Mannigfaltigkeit der deutschen Gaue und Landschaften mit ihren verschiedenartigen Funktionen, Werkstätten-Landschaften und Nahrungs-Landschaften, Dörfer und Städte, Handelszentren und Verbrauchermärkte, der große Raum einer Weltstadt und ihrer Umgebung werden bewußt und planvoll gestaltet wie die Einheit des Volkes planvoll und organisch sich aufbaut. Die deutschen Städte, vordem konkurrierende Interessenträger, erhalten als „Stadt des Handwerks", als „Stadt des Handels", als „Stadt der Auslandsdeutschen", als „Stadt der Reichsparteitage", als „Hauptstadt der Bewegung", als „Hauptstadt des Reiches" nunmehr im Organismus des deutschen Lebensraumes innere Bedeutung und ihre besonderen Aufgaben. Sie werden damit wiederum zum Träger einer dem Ganzen dienenden Idee, nach der sie ihre bauliche Gestaltung ausrichten werden.

Der neue Gemeinschaftsgeist, der die Rechte und Pflichten jedes Volksgenossen aus seiner Leistung für das Volksganze ableitet, schafft auch den Sozialismus des Bauens, der die Gesetze für den Einzelbau aus seiner Bedeutung für das Ganze entwickelt und ihn eingliedert in die höheren Einheiten der Straße, des Platzes, der Stadt, des deutschen Raumes.

So hat der Nationalsozialismus bereits in den ersten Jahren seiner Macht das Vorzeichen der baulichen Gesetzgebung grundsätzlich verändert. War die Baugesetzgebung vor der Machtübernahme im wesentlichen verhindernder und behindernder Natur, bestimmt, die stärksten Schädigungen der bislang aus dem Allgemeinen Landrecht abgeleiteten „allgemeinen Baufreiheit" von der Öffentlichkeit abzuhalten, so wurde sie jetzt lenkend und ordnend. Das Wohnsiedlungsgesetz und das Gesetz über einstweilige Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens lenken die Erschließung von Geländen in geordnete Bahnen. Das Gesetz über die Regelung des Landbedarfs der Öffentlichen Hand und der Erlaß über die Errichtung einer Reichsstelle für Raum-

ordnung sichern die zweckvolle Gestaltung und die zusammenfassende, übergeordnete Planung und Ordnung des deutschen Raumes für das gesamte Reichsgebiet. Im Januar 1937 folgte die Einsetzung des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt, dessen Aufgabe es ist, einen neuen Gesamtplan für Berlin aufzustellen und für seine Durchführung zu sorgen, und am 6. Oktober 1937 sodann das grundlegende Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte.

Kennzeichnend für den Boden, aus dem die neue Baukultur erwächst, sind schon die neuen Bauaufgaben. Die Volksgemeinschaft ist der Mittelpunkt alles Schaffens im Dritten Reich. Der Gemeinschaft dienen samt und sonders die charakteristischen neuen Bauaufgaben. Sie haben in ihrer Führung die Industrie- und Verkehrsbauten des 19. Jahrhunderts, den Schloßbau des 17. und 18. Jahrhunderts und den Kirchenbau des Mittelalters abgelöst.

Die erste bauliche Großtat des Nationalsozialismus, das Reichsautobahnnetz, dient zwar seiner äußeren Bestimmung nach verkehrlichen Zwecken, aber indem es anders als das Eisenbahnnetz des 19. Jahrhunderts sich bewußt in die deutsche Landschaft eingliedert und bei aller Zweckmäßigkeit die Gesetze ästhetischer Gestaltung im großen wie in den Einzelheiten zur Grundlage hat, wächst es über seine praktische Aufgabe hinaus zum Kunstwerk von dauernder Geltung, und weit höher noch ist seine ideelle Bedeutung. Kaum ein Werk gibt es, das den neuen Willen zur Vereinheitlichung der Nation und des deutschen Lebensraumes so unmittelbar vor Augen stellt wie das Reichsautobahnnetz.

Das Volk, die Nation steht im Mittelpunkt des Bauens, wie Volk und Nation im Mittelpunkt der Politik stehen. Ob es sich um die festlichen Aufmarschplätze und Bauten auf dem Parteitaggelände in Nürnberg handelt oder um die nationalsozialistischen Feierstätten in Holstein, im Harz und anderwärts, oder um die Schulungsburgen in Krössinsee und Vogelsang und die Hitler-Jugend-Heime, ob wir das Reichssportfeld in Berlin betrachten oder das „Kraft-durch-Freude"-Bad auf Rügen, ob wir an die

Bauten auf dem Königlichen Platz in München denken oder an das Haus der Deutschen Kunst — immer ist es das Volk, seine Erziehung zur Gemeinschaft, seine politische Schulung, die Erhöhung seiner Lebensfreude und Lebenskraft, die würdige Repräsentation seiner Stärke und seiner Leistungen, welche die Aufgaben des neuen Bauens bestimmt haben. Und allein durch ihr Vorhandensein, dadurch, daß sie in allen Teilen des Vaterlandes dem Volk die Erhabenheit großer Kunst täglich vor Augen stellen, sollen sie ihm eine Ausrichtung geben auf die höheren Werte des Lebens und es mit Stolz erfüllen auf seine Leistungen.

„Wenn der kleine menschliche Geist", — so spricht der Führer im Jahre 1935 in Nürnberg — „von Leid und Sorge verfolgt, irre wird im Glauben an die Größe und Zukunft seines Volkes, dann ist es Zeit, ihn wieder aufzurichten durch den Hinweis auf die von keiner politischen und wirtschaftlichen Not wegzuleugnenden Dokumente des inneren und damit unvergänglichen höchsten Wertes eines Volkes", und: „Wer ein Volk zum Stolz erziehen will, muß ihm auch sichtbaren Anlaß zum Stolz geben."

Aus diesem „Bauen für die Ewigkeit" leitet sich auch die grundsätzlich neue Einstellung zur Konstruktions- und Baustoff-Frage ab. Für Bauten der Wirtschaft und des Verkehrs, wenn sie innerhalb des Erzeugungs- und Verbrauchsprozesses eine kaufmännisch zu wertende Rentabilität zu erfüllen haben, ist es richtig, wenn man in der Sparsamkeit der Konstruktion und dem Aufwand an Werkstoff bis an die niedrigste Grenze herangeht. Aber in dem Jahrhundert des Rechenstifts hatte man sich allzusehr an diese Methode der ausgeklügelten Sparsamkeit gewöhnt. Der statisch errechnete Querschnitt, seiner Natur nach der untere erlaubte Grenzwert der Materialaufwendung, wurde praktisch zu einer Größe, deren Überschreiten dem Architekten als eine moralische Verfehlung wider den Geist des Bauens erschien. Aber wo

Symbole für die Ewigkeit errichtet werden sollen, darf die statische Berechnung nur technische Hilfe sein. Souverän werden bei aller Berücksichtigung statischer Sicherheiten der Baustoff und seine Dimensionen so gewählt werden, wie es dem Geiste des Werkes entspricht. Die Rechtfertigung solcher Werke liegt nicht im Bereich des Rechenschiebers. Hier handelt es sich nicht darum, zu beweisen, wie raffiniert sparsam wir dank unserer wissenschaftlichen Kenntnisse heute gegenüber früheren Zeiten zu bauen verstehen, sondern darum, Monumente zu errichten, die in der Wirkung ihres Materials und ihrer Gestaltung gegenwärtigen und kommenden Geschlechtern unmittelbar zu Herzen sprechen.

So ist es in erster Linie der Werkstein mit seiner Naturwüchsigkeit und Dauerhaftigkeit, der den Bauten des neuen Reiches das Gepräge gibt. Daß es der einheimische Werkstein ist, den in reicher Mannigfaltigkeit der deutsche Boden bietet und der sich deshalb auch organisch mit dem Bild der heimatlichen Landschaft verbindet, ist selbstverständlich.

Die Grundhaltung des neuen Stiles wird bestimmt durch die heroische Grundhaltung der nationalsozialistischen Weltanschauung. Einfachheit und Geradheit der Gesinnung fordern auch einen einfachen und geraden baulichen Ausdruck. Der organischen Gliederung und dem straffen Zug der Kolonnen entspricht die organische und straffe Ordnung des Grundrisses und des Aufbaus, — dem kühnen Wurf und der Konsequenz der politischen Zielsetzung die Großzügigkeit, Kühnheit und Konsequenz der Planung. Als es sich kurz nach der Machtübernahme darum handelte, für die Olympischen Spiele auf dem bisherigen Stadion-Gelände in Berlin eine größere Kampfstätte zu schaffen, da entschied der Führer kurzerhand, daß das alte Stadion, dessen Umbau man damals beabsichtigte, entfernt werden müsse, um die neue Planung nicht von vornherein zu hemmen. Diesem großzügigen Entschluß verdanken wir das Olympische Stadion. Kolonnen von Abertausenden, die bei Kundgebungen der Nation das

Deutsche Volk feierlich repräsentieren, können nicht auf Straßen und auf Plätzen aufmarschieren, deren Abmessungen den landläufigen und verkehrsüblichen Maßen entsprechen. Die Achse des Parteitaggeländes in Nürnberg ist 2 km lang und 95 m breit. An ihr liegen Plätze, auf denen 1 000 000 Menschen zu gleicher Zeit aufmarschieren können. Der Maßstab des Einzelmenschen weicht dem Maßstab der Formationen. Die Straßen, welche in Zukunft die Hauptstadt des Reiches durchziehen, können nicht bemessen werden nach den heutigen Bedürfnissen oder überhaupt nach den Bedürfnissen des Verkehrs allein. Die Bauten, die sie schmücken und die im Reich entstehen werden, sollen in ihrer Größe und Schönheit würdige Repräsentanten der deutschen Nation sein.

Es ist bekannt, daß auf Befehl des Führers zunächst vier große deutsche Städte nach einheitlichem Plan umgebaut und umgestaltet werden:

Berlin, als Hauptstadt des Reiches,
Nürnberg, als Stadt der Reichsparteitage,
München, als Hauptstadt der Bewegung,
Hamburg, als größte deutsche Hafenstadt.

In allen diesen Städten sind die Arbeiten bereits in Angriff genommen. Daneben wirken sich diese Neuplanungen schon jetzt auf die übrigen deutschen Städte aus: Frankfurt a. O., Weimar, Dessau und viele andere verändern nach und nach ihr Gesicht im Zusammenhang mit großen öffentlichen Bauvorhaben.

Ich beschränke mich darauf, die wesentlichen Gesichtspunkte der Neuplanung Berlins als maßgebliches Beispiel im folgenden kurz darzustellen:

Der Umbau Berlins ist in die Hand des Architekten Dipl.-Ing. Albert Speer gelegt, den der Führer und Reichskanzler am 30. Januar 1937 zum Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt ernannt hat. Der Auftrag des Führers an ihn lautet:

„Zur planvollen Gestaltung des Stadtbildes der Reichshauptstadt Berlin wird ein Generalbauinspektor eingesetzt ...

Der Generalbauinspektor stellt einen neuen Gesamtbauplan für die Reichshauptstadt Berlin auf. Er hat dafür zu sorgen, daß alle das Stadtbild beeinflussenden Platzanlagen, Straßenzüge und Bauten nach einheitlichen Gesichtspunkten würdig durchgeführt werden. Der Generalbauinspektor ist befugt, die zur Erreichung dieses Zweckes nötigen Maßnahmen und Anordnungen zu treffen..."

Zur Durchführung seines Auftrages stehen ihm alle Behörden des Reiches, des Landes Preußen und der Reichshauptstadt zur Verfügung. Er selbst ist unmittelbar dem Führer und Reichskanzler unterstellt.

Um die Aufgabenstellung ermessen zu können, muß man sich zunächst kurz den Zustand vor Augen halten, in dem sich Berlin zur Zeit des Auftrages befand. Es bot das Bild, das im wesentlichen alle deutschen und mehr oder weniger die meisten europäischen Großstädte bieten: durch die einseitige wirtschaftliche Entwicklung der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die sie zu Geschäfts- und Industrie-Zentren gemacht hat, zu Millionenstädten angeschwollen, haben sie in ihrer städtebaulichen Gestaltung mit dieser ungeheuren Entwicklung nicht Schritt gehalten. Um einen Kern, dessen Grundriß und wichtigste Bauten aus dem Mittelalter oder dem 17. oder 18. Jahrhundert stammen, schließen sich wie ein Panzer die Großstadtviertel, die das außerordentliche Erweiterungsbedürfnis der letzten Jahrzehnte vor dem Kriege fast unter dem einzigen Gesichtspunkt einer möglichst hohen Ausnutzung des Grund und Bodens hat entstehen lassen. Im Jahre 1871 lebten noch $^2/_3$ des deutschen Volkes auf dem Lande, d. h. in Gemeinden von weniger als 2000 Einwohnern, und nur $^1/_3$ in Städten; in ausgesprochenen Großstädten aber nur jeder 20. Deutsche. 1933 wohnte nur noch $^1/_3$ auf dem Lande, und von den $^2/_3$ des gesamten Volkes, die in Städten wohnten, lebte die volle Hälfte in Großstädten. Dem entspricht die Entwicklung Berlins, das sich von rd. 800 000 Einwohnern im Jahre 1871 auf 4,2 Millionen im Jahre 1937 vergrößert hat

und von rd. 60 qkm Gesamtfläche auf 834 qkm. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt Berlin mit 48 Menschen je Hektar ist zwar verhältnismäßig günstig, weil Berlin in seinem Weichbild über ausgedehnte Waldungen, Seengebiete und Freiflächen verfügt, aber in der inneren Stadt gibt es große Stadtteile, in denen mehr als 300 Menschen auf 1 ha Gesamtfläche und weit mehr als 800 auf 1 ha bebaute Fläche kommen. Vor allem in diesen dichtbebauten Stadtgebieten sind die Verkehrsverhältnisse äußerst erschwert. In den äußeren Gebieten sind die Straßen zwar verhältnismäßig breit, aber es fehlt an einem zweckmäßig geplanten und durchgeführten Straßensystem und einheitlichen Verkehrsnetz. Auf den Straßen, die in einer Zeit angelegt worden sind, in der der Kraftwagenverkehr entweder überhaupt noch nicht bestand oder noch keine wesentliche Rolle spielte, vollzieht sich heute ein Kraftverkehr, der von 17000 Wagen im Jahre 1922 auf 200.000 Wagen angestiegen ist. Der gewaltige Aufschwung der Motorisierung, der in Deutschland durch den Ausbau des Reichsautobahnnetzes, den Bau des Volkswagens und allgemeine Förderungsmaßnahmen noch gar nicht abzumessen ist, wird in Kürze Forderungen stellen, denen das bisherige Straßennetz bei weitem nicht mehr gewachsen wäre.

Vor allem aber: Die bauliche Erscheinung der Stadt Berlin entspricht bisher in keiner Weise ihrer Bedeutung und Aufgabe als Reichshauptstadt.

„Den Einwohnern nach“, sprach der Führer am 27. November 1937, „ist Berlin mit 4¼ Millionen Menschen ohne weiteres die Hauptstadt des Reiches. Sie ist es aber nicht, wenn wir darüber hinaus das Gewicht ihrer kulturellen und monumentalen Bedeutung und Gestaltung in Vergleich setzen zu den ähnlichen Werten anderer deutscher Städte“, und: „Eine wirkliche dauernde staatliche Gestaltung einer volklichen Gemeinschaft erscheint uns nach aller Einsicht und nach allen geschichtlichen Er-

fahrungen nur dann denkbar, wenn die Führung einer solchen Gemeinschaft auch örtlich ihren unbestreitbaren führenden Mittelpunkt besitzt."

Die bis heute bedeutendsten und wesentlichsten Baudenkmäler Berlins entstammen der Zeit, als Berlin die Landeshauptstadt des alten preußischen Staates war, und waren hiernach bemessen. Die bekannteste Architektur-Straße, das eigentliche Herzstück Berlins, die Straße „Unter den Linden", wurde angelegt unter dem Großen Kurfürsten im 17. Jahrhundert, als Berlin nur etwa 10 000 Einwohner zählte. Der bedeutendste Bau, das Königliche Schloß am Lustgarten, entstand im Anfang des 18. Jahrhunderts — Berlin hatte damals rd. 50 000 Einwohner. Diese damals wirklich beherrschenden und das Stadtbild bestimmenden Anlagen sind bis heute die baulichen und städtebaulichen Höhepunkte geblieben, obwohl Berlins Einwohnerzahl sich inzwischen 100 mal und seine Fläche 150 mal vergrößert hat und obwohl aus der kleinen Landeshauptstadt die Hauptstadt des Reiches geworden ist.

Die Planung des Generalbauinspektors, die in ihren Grundgedanken auf den Ideen des Führers beruht, der selbst auf das engste mit dem Fortgang der Planung verbunden bleibt, greift von vornherein über die jetzigen politischen Grenzen der Stadt Berlin hinaus. Die Wechselbeziehungen einer Großstadt mit dem umgebenden Gebiet sind so stark und unlösbar, daß nur eine einheitliche Planung auf die Dauer gesunde Zustände schaffen kann. So umfaßt die Neuplanung Berlins im wesentlichen das Gebiet, das begrenzt wird von dem Ring der Reichsautobahnen.

Ein weitausgreifendes Achsenkreuz wird in Zukunft das Rückgrat der baulichen Gestaltung Berlins bilden: die Nord—Süd-Achse und die Ost—West-Achse, die an den vier Endpunkten an den Reichsautobahnring angeschlossen werden. Die Nord—Süd-Achse strahlt aus vom jetzigen Königsplatz und der Siegesallee, während die Ost—West-Achse durch Verlängerung des vorhandenen Straßenzuges Unter den Linden—Charlottenburger Chaussee

—Kaiserdamm—Heerstraße nach Westen und Osten gebildet wird. Die Ost—West-Achse ist bereits im Bau; sie wird nach Fertigstellung der Verbreiterungen und Durchbrüche mit ihren nach den beiden Fahrrichtungen getrennten Verkehrsbahnen und besonderen Radfahrwegen der Fläche nach die doppelte Verkehrsleistung wie bisher, ihrer Verkehrseignung nach aber eine wesentlich höhere Leistung aufweisen. Die Nord—Süd-Achse ist mit der Freilegung des Runden Platzes an ihrer Kreuzung mit der Potsdamer Straße begonnen. Ihre besondere Breite, welche die Breite der Straße „Unter den Linden" weit übertrifft, läßt die Anlegung von vier Kraftverkehrsbahnen zu, so daß nicht nur der Schnellverkehr getrennte Richtungsdämme erhält, sondern auch der Anliegerverkehr besondere Fahrbahnen. Diese beiden Achsenstraßen werden zusammen mit den vier oder fünf Ringstraßen, welche der Entlastung der inneren Stadtgebiete vom Durchfahrtsverkehr dienen, das Hauptverkehrsgerüst der zukünftigen Reichshauptstadt bilden.

An der Kreuzung der Ost—West-Achse mit der Nord—Süd-Achse, an der jetzigen Kreuzung der Charlottenburger Chaussee mit der Siegesallee im Tiergarten, werden unterirdische Kraftverkehrstunnel für reibungslose Verkehrsabwicklung sorgen; ihre Anlage ist dadurch noch interessanter, daß sich hier die Nord—Süd-Achse nicht geradlinig fortsetzt, sondern mit Rücksicht auf den künftigen großen Versammlungsplatz an Stelle des jetzigen Königsplatzes sich östlich versetzt und im Zuge der Hermann-Göring-Straße zwischen Reichstag und Brandenburger Tor nach Norden weiter verläuft.

Wesentlich erleichtert wird die praktische Durchführung der Nord—Süd-Straße durch die gleichzeitige grundlegende Neuordnung des Berliner Reichsbahnnetzes. Die bisherigen im Stadtgebiet verstreuten Fernbahnhöfe werden zu zwei großen Kopfbahnhöfen, dem Nordbahnhof und dem Südbahnhof, zusammengelegt. Der Nordbahnhof tritt an die Stelle des bisherigen Lehrter und Stettiner Bahnhofs und wird in der Gegend

des Bahnhofs Putlitzstraße liegen. Der Süd-Bahnhof wird den Anhalter und den Potsdamer Bahnhof ersetzen und in der Gegend von Tempelhof liegen. Durch das Zurückschieben der Bahnhöfe werden die bisher mit Gleisanlagen bedeckten Flächen frei. Besonders südlich des Potsdamer Bahnhofs haben diese Gleisanlagen bisher das Stadtgebiet äußerst unorganisch durchschnitten und die Verkehrsverbindung in west-östlicher Richtung außerordentlich behindert; schon Bismarck hat seinerzeit aus diesen Gründen einen — allerdings vergeblichen — Kampf gegen diese Bahnanlagen durchgeführt.

Über dieses freiwerdende bisherige Gleisgelände wird die Nord—Süd-Achse geführt, so daß allzu umfangreiche Abrisse vermieden werden können. Im nördlichen Teil, wo sich unter den Gleisanlagen mooriger Baugrund befindet, wird im Anschluß an die Spree ein großes Wasserbecken entstehen.

Angelehnt an dieses Verkehrsstraßennetz wird die weitere Ausdehnung der Stadt in feste und geordnete Bahnen gelenkt. Durch die Nord—Süd-Achse wird die Richtung der Ausdehnung eine Verlagerung in das südliche Gebiet erfahren.

Grundsätzlich neuartig wird die Regelung der Bebauung in diesen Ausdehnungsgebieten sein. Der Grundgedanke der bisherigen Bauordnung war der, daß um den inneren Stadtteil, der sowohl der Höhe wie der Fläche nach am stärksten ausgenutzt werden durfte, sich ringförmige Zonen legten, in denen nach außen hin jeweils niedriger und zugleich mit geringerer Flächenausnutzung gebaut werden mußte. Dieses bisherige System hatte zur Folge, daß eine notwendige Ausweitung der hoch und dicht bebauten Zonen nur durch Sprengung der darum liegenden Ringe — also Niederlegung ganzer Stadtteile — möglich war.

Der neue Plan geht anders vor:

Der Autofahrer, der Berlin, von der Autobahn kommend, über einen der vier Arme der Hauptachsen besucht, wird nicht die bisher gewohnten Vorstadtviertel mit ihrem Durcheinander von niedrigen und hohen Häusern durchfahren, sondern ihn wird von

Anfang an eine großstädtische hohe Bebauung im Wechsel mit weiten Plätzen und großzügigen öffentlichen Gebäuden aufnehmen. Die Höhe der Bebauung wird aber verbunden sein mit einer außerordentlich starken Auflockerung der Fläche nach. Nach beiden Seiten von der Ausfallstraße aus wird sich die Höhe der Bebauung bei etwa gleichbleibender lockerer Flächenausnutzung vermindern, bis sie etwa 1000 m beiderseits der Straße in offener Einfamilienhaus-Bebauung ausklingt, die unmittelbar an weiträumigen Grünflächenzügen liegt. Diese Freiflächen werden sich als breite, zusammenhängende Grünzungen von außen her tief in das Innere der Stadt hinein erstrecken und so auch den inneren Stadtteilen auf die Dauer Freiräumigkeit, Luft und Erholungsflächen und eine gewisse Naturverbundenheit sichern. In den Freiflächen liegen die großen Sport- und Spielanlagen und die Dauerkleingärten, die nach und nach an die Stelle der bisher ungeordnet im Stadtgebiet verstreuten Kleingartenanlagen treten.

An der Nord—Süd- und der Ost—West-Achse, welche die Hauptträger des einheitlichen und klaren Verkehrsnetzes sein werden, werden zugleich alle die großen und bedeutenden Bauten entstehen, welche in Zukunft das Gesicht der Reichshauptstadt im wesentlichen bestimmen werden. In seiner grundsätzlichen Presseveröffentlichung über die Neuplanung hat der Generalbauinspektor hierzu gesagt:

„Es müssen in den nächsten Jahren zahllose Bauten, vor allem aus praktischen Gründen des Platzbedarfs, dringend errichtet werden; denn es steht seit langem im Regierungsviertel Berlins kein Büroraum mehr zur Verfügung. Es gilt jetzt, für alle diese Großbauten repräsentative und großräumige Baupläne zu finden; und es liegt nahe, für diese Bauten, denen viele andere folgen werden, nach Möglichkeit etwas räumlich Zusammenfassendes zu planen..."

Eine Reihe dieser Bauten ist bereits begonnen oder steht kurz vor dem Baubeginn:

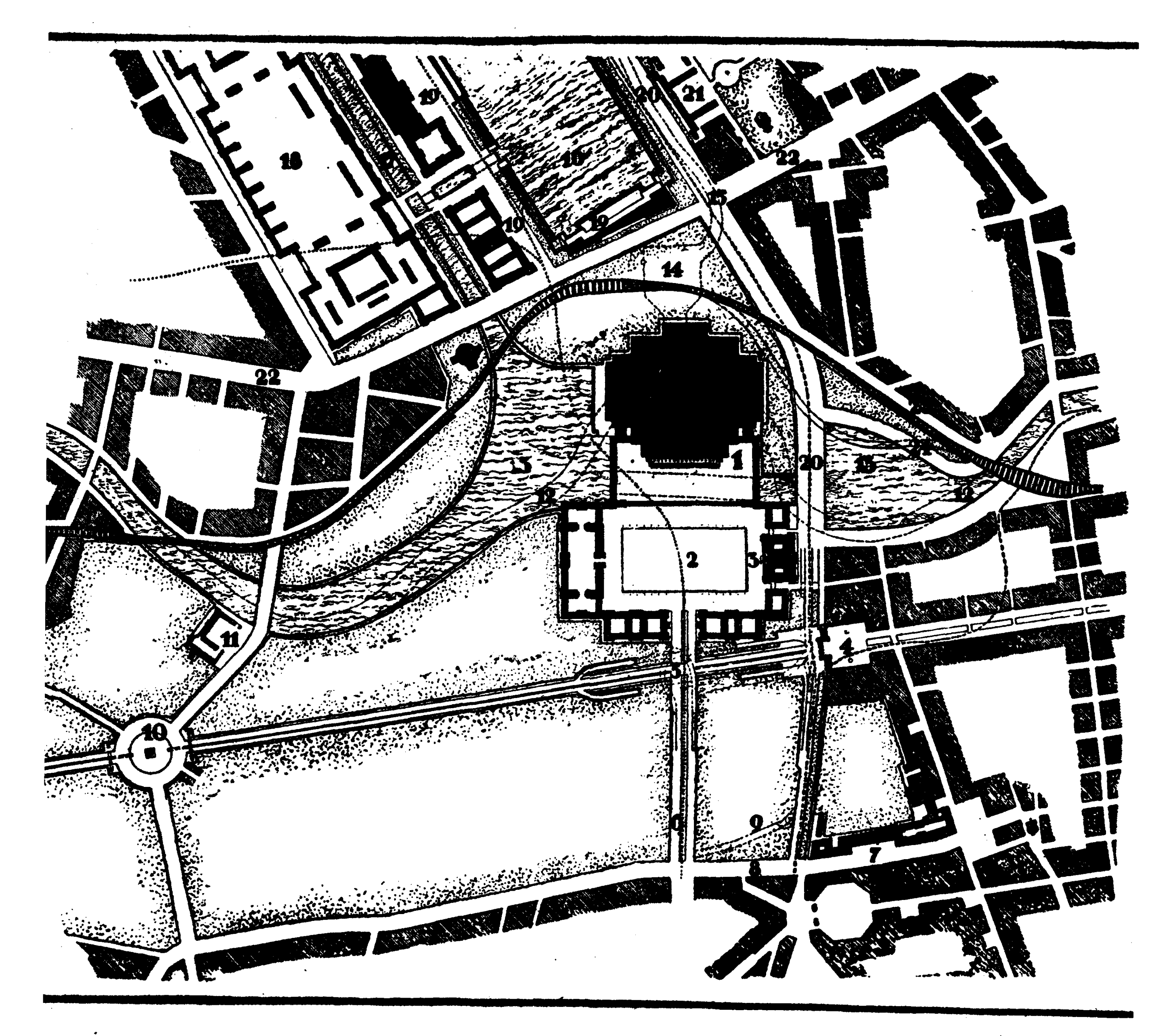
An der Ost—West-Achse entsteht in der Nähe der Technischen Hochschule, die durch Umgestaltung ihres Vorplatzes zur besseren Wirkung gebracht ist, das Haus des Deutschen Gemeindetages. Auf dem Großen Stern, dessen Durchmesser von bisher 90 m auf 200 m erweitert worden ist, ist die Siegessäule neu errichtet, die auf dem Königsplatz verschwinden mußte. Im westlichen Teile wird die Ost—West-Straße die neue Hochschulstadt, die Reichs-Universität, erschließen, deren Grundstein der Führer am 27. November 1937 gelegt hat. Die Nord—Süd-Straße wird in ihrem mittleren Teile eingespannt sein zwischen den 7 km auseinanderliegenden riesigen neuen Bahnhöfen, dem Nordbahnhof und dem Südbahnhof, die durch eine sechsgleisige unterirdische Schnellbahnverbindung verbunden werden. In der Nord—Süd-Straße wird das öffentliche und gesellschaftliche Leben der Weltstadt sich konzentrieren. Das Erdgeschoß der hier nach wohl abgewogenen Plänen entstehenden Geschäfts- und Verwaltungsbauten wird eine fortlaufende Kette der elegantesten Läden aufnehmen. Theater und Uraufführungs-Kinos, Kaffeehäuser und eine großzügige Lichtreklame werden diese Straße mit buntem Leben erfüllen. Öffentliche und Kultur-Bauten werden das städtebauliche Bild bereichern. Am Runden Platz ist am 14. Juni 1938 der Grundstein für das Haus des Fremdenverkehrs gelegt worden, das mit den übrigen hier geplanten Bauten eine einheitliche Umbauung des Platzes bilden wird.

Als städtebauliche Bekrönung aber wird sich im Hintergrunde des riesigen Aufmarschplatzes, welcher die Fläche des heutigen Königsplatzes einnimmt, und als Blickpunkt der kilometerlangen Nord—Süd-Straße der gewaltige Bau der Volkshalle erheben und wird der Stadt und dem Reiche aus dem neuen Geiste unserer Zeit heraus Symbol und Bekrönung geben, wie einst die Akropolis oder der mittelalterliche Dom aus der Geisteshaltung ihrer Zeit heraus Symbol und Bekrönung gewesen sind.

Die Ausmaße der Planung und die Konzeption ihrer großen Bauten greifen über den Rahmen einer Stadt hinaus. Sie

greifen aber auch bewußt hinaus über die Gegenwart. Sie wollen das bauliche Gepräge der Hauptstadt festlegen auf eine weite Sicht und das kraftvolle Wollen unserer Zeit bezeugen für eine ferne Zukunft. Sie gehen dabei von einer ähnlich weitgespannten Zielsetzung aus, wie seinerzeit die preußischen Landesfürsten, die es unternahmen, in einer kleinen märkischen Stadt von 50 000 Einwohnern Bauten zu schaffen, die bis in diese Tage das Gesicht der Millionenstadt bestimmt haben.

Aus der Hauptstadt Preußens entsteht heute die Hauptstadt des Großdeutschen Reiches.

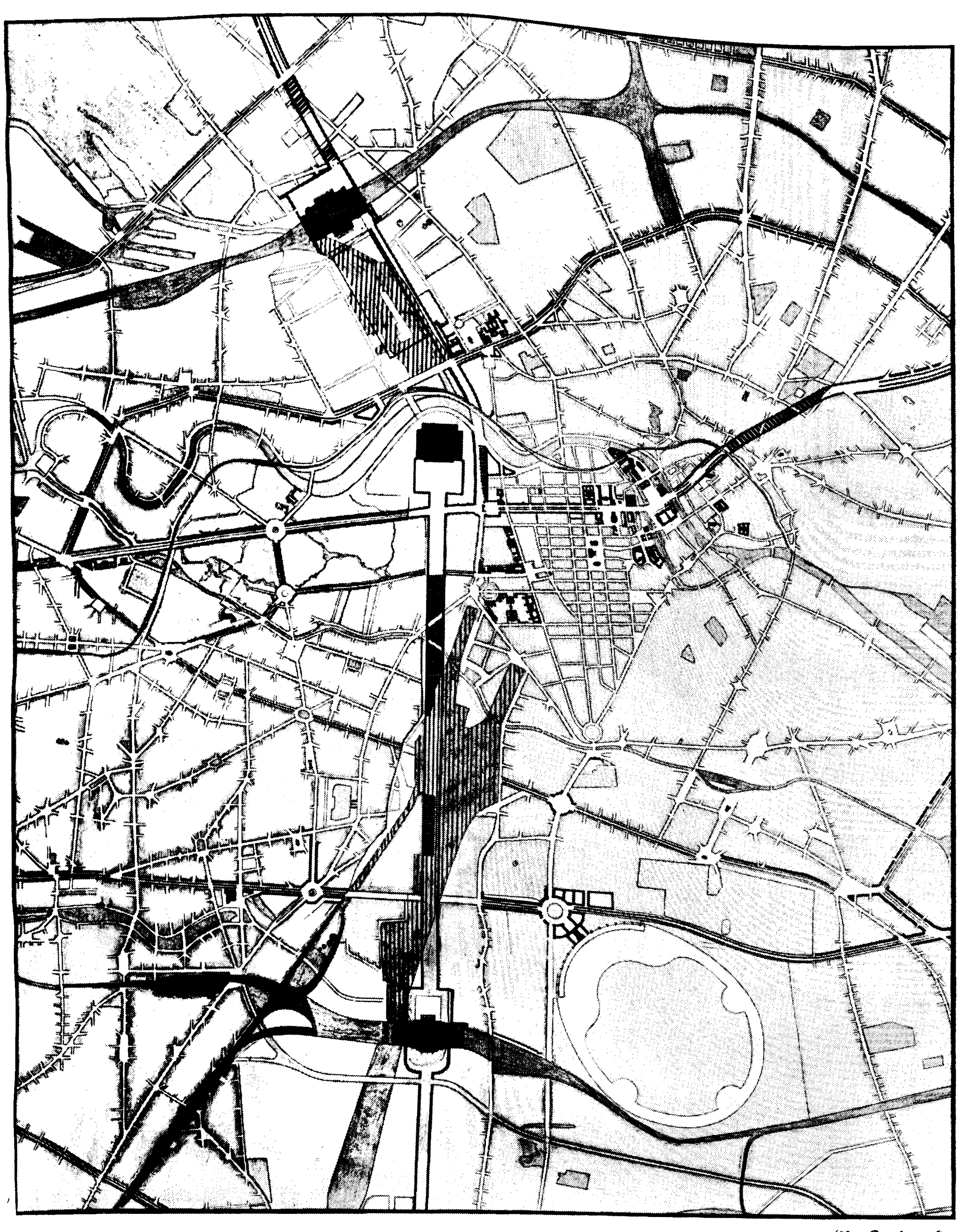


M. Krase

Die Große Volkshalle mit dem Aufmarschplan und der Spreebegradigung.

Erläuterung:

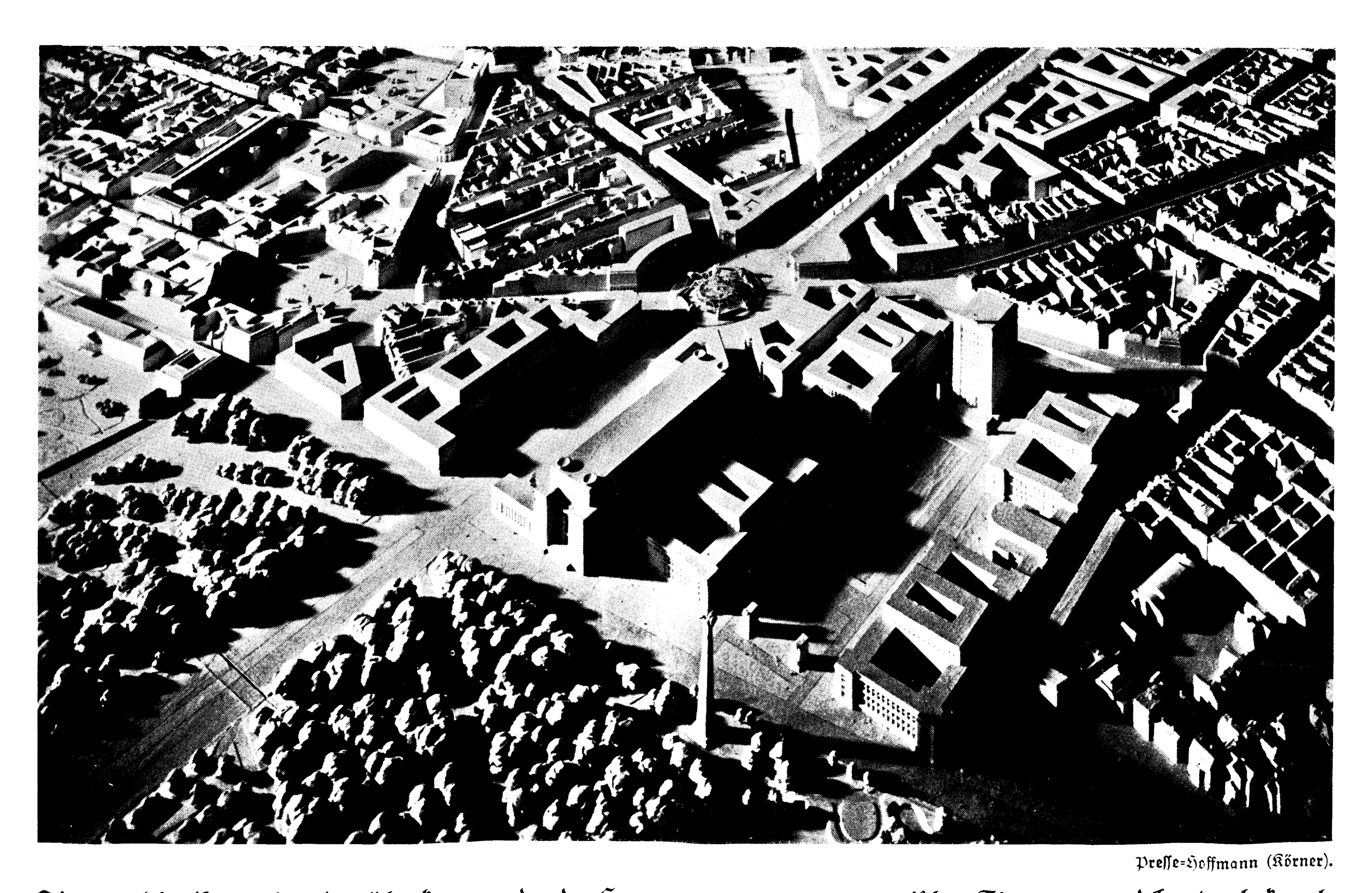
1 Volkshalle
2 Aufmarschplatz (bisheriger Königsplatz)
3 Reichstagsgebäude
4 Pariser Platz
5 Tunnelkreuzung Nord—Süd- mit Ost—West-Achse
6 Nord—Süd-Achse
7 Die Neue Reichskanzlei
8 Durchbruch Voßstraße
9 Lennéstraße
10 Großer Stern mit Siegessäule
11 Schloß Bellevue
12 Jetziger Spreelauf
13 Spreeverbreiterung
14 Jetziger Humboldthafen
15 Jetziger Spandauer Schiffahrtskanal
16 Großes Becken
17 Neuer Spandauer Schiffahrtskanal
18 Kasernenbauten
19 Gaststätte
20 Nord—Süd-Straße
21 Invalidenhaus
22 1. Ring
23 Neue Stadtbahnführung
24 Jetzige Stadtbahnführung



M. Krajewsky.

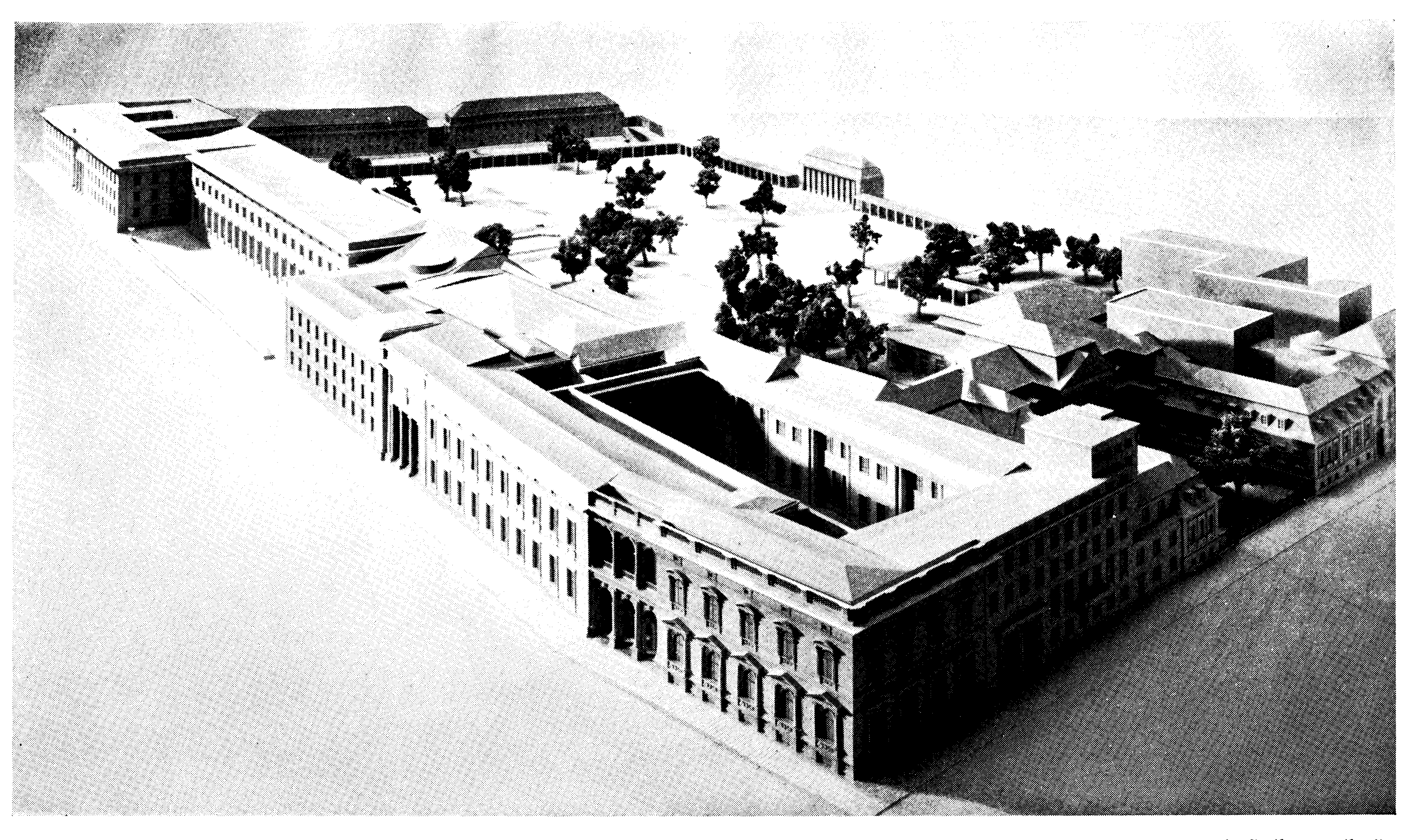
Die Führung der Nord—Süd=Achse über das bisherige Gleisgebiet.

Das Bild zeigt die große Volkshalle, den Nord= und den Südbahnhof. Entfernung Nord= bis Südbahnhof = 7 km.



Presse-Hoffmann (Körner).

Die gewaltige Bauanlage des Oberkommandos des Heeres (Entwurf Prof. Kreis) **zwischen Tiergarten und Landwehrkanal.**
Unmittelbar an der Nord—Süd-Straße liegt die Soldatenhalle. Das Bild zeigt auch den Runden Platz am Schnittpunkt der Nord—Süd-Achse



E. H. Börner, Berlin.

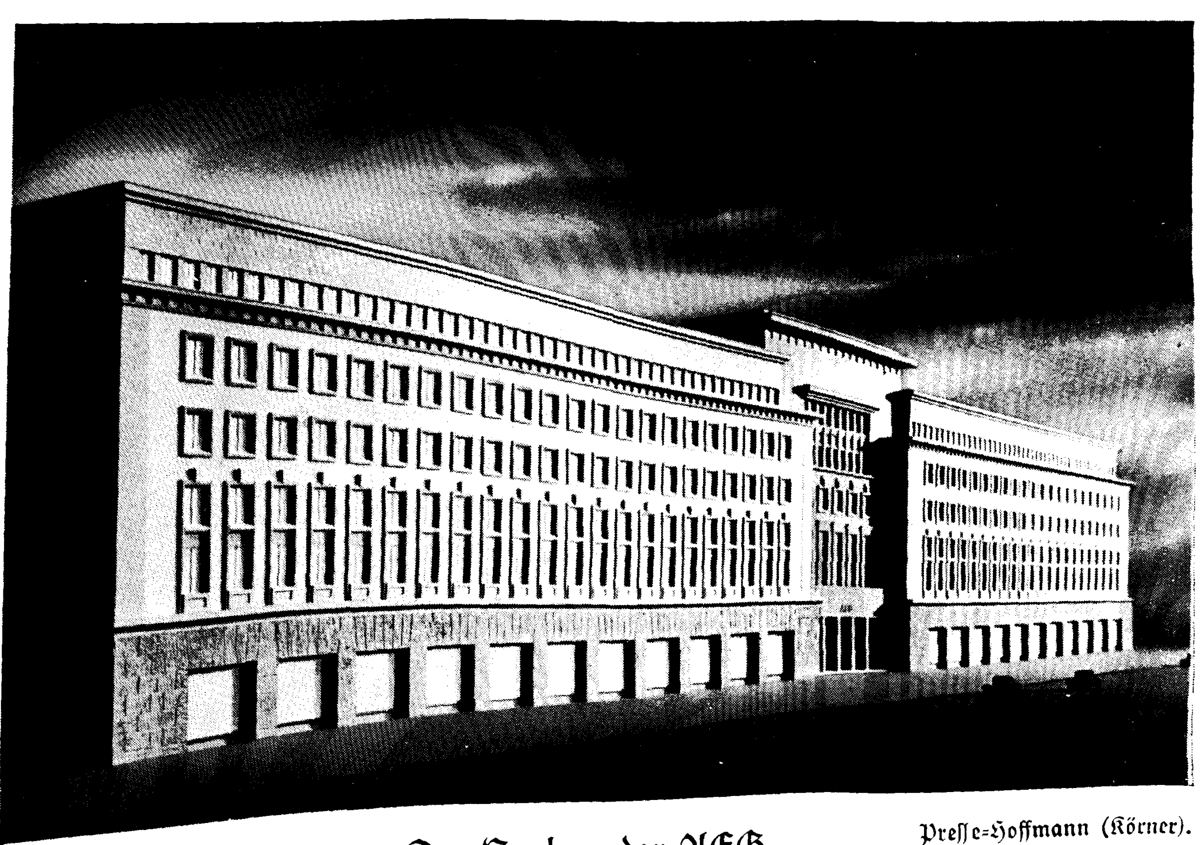
Die Neue Reichskanzlei.
(Arch.: Prof. Albert Speer.)



Presse-Hoffmann (Baur).

Der Runde Platz

mit dem Haus des Fremdenverkehrs (Entwurf: Dirksmeyer und Flehr); rechts das Kasino der Wehrmacht, links ein Uraufführungs-Theater. Im Vordergrund der Neubau der Allianz, in der Mitte der Brunnen nach dem Entwurf von Prof. Breker.



Presse-Hoffmann (Körner).

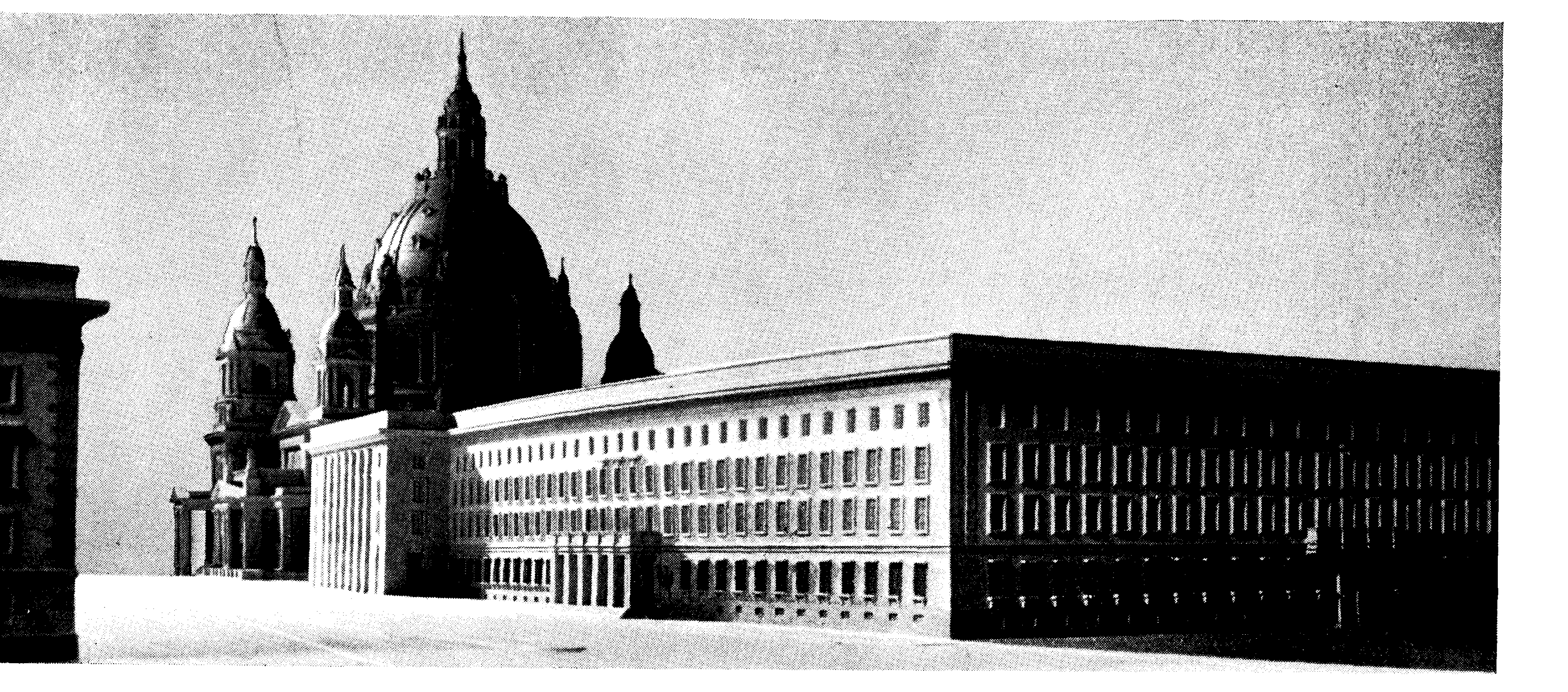
Der Neubau der AEG.

an der Nord—Süd-Straße (Entwurf: Prof. Peter Behrens).

Neubau des Oberkommandos des Heeres.

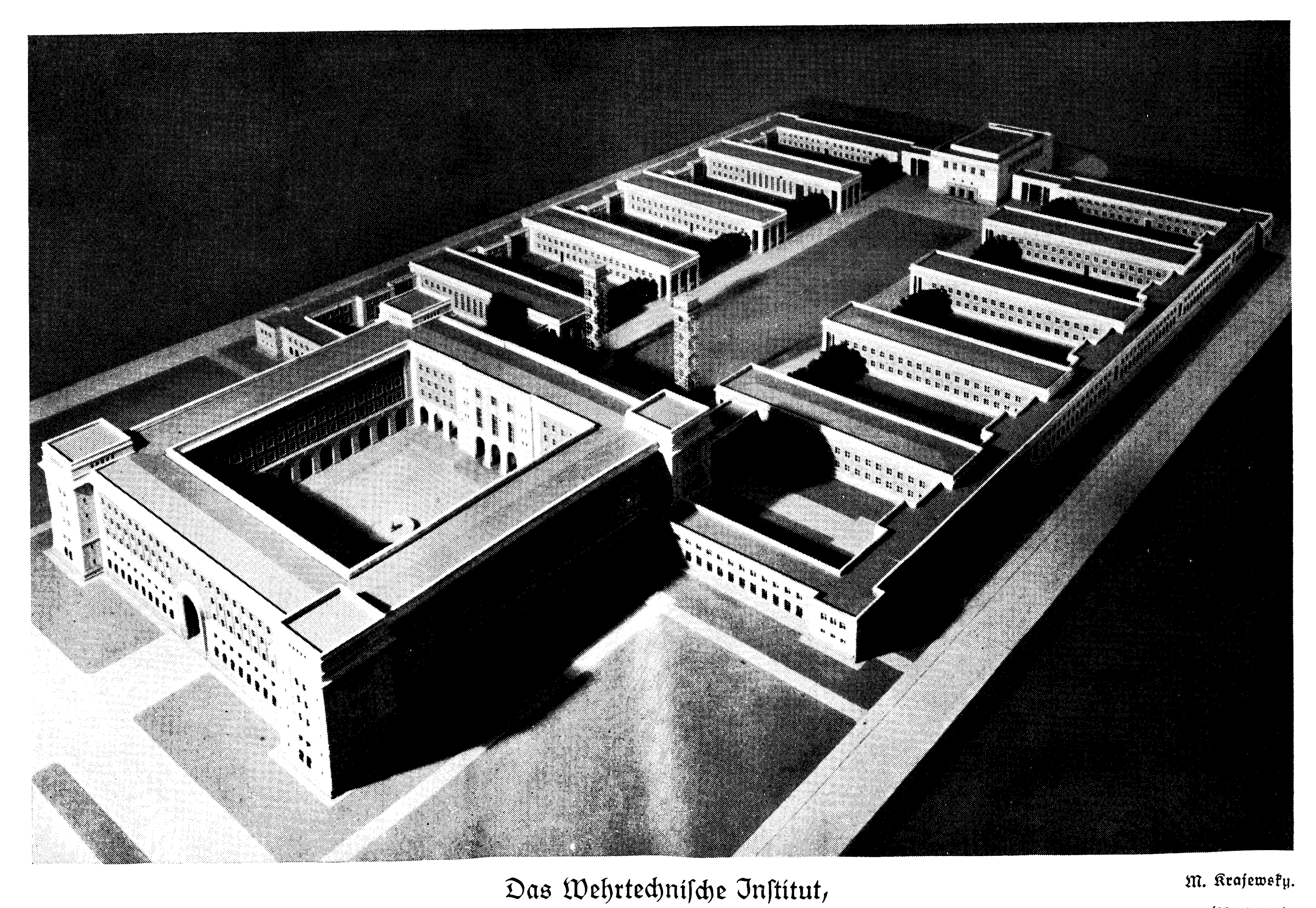
Links die Soldatenhalle (250 m lang, 70 m hoch), im Hintergrund das Turmhaus (wie die Adlersäule 116 m).

E. H. Börner, Berlin.



Der Neubau der Industrie- und Handelskammer

an der Kaiser-Wilhelm-Straße (Arch.: Schwebes und Ulrich), mit welchem der Ostdurchbruch eröffnet ist.



M. Krajewsky.

Das Wehrtechnische Institut,

mit dessen Grundsteinlegung der Führer im November 1937 den Bau der neuen Hochschulstadt eröffnet hat (Arch.: Baurat Malwitz).

-80

Schriften der Hochschule für Politik

I. Idee und Gestalt des Nationalsozialismus

24. **Das deutsche Kolonialproblem**
Von Major a. D. Paul Schnoeckel, Hauptstellenleiter im Kolonialpolitischen Amt der NSDAP. (Reichsleitung). Schulungsbeauftragter des Reichskolonialbundes

25. **Das neue Beamtengesetz vom 26. 1. 1937**
Von Ministerialdirigent Hanns Seel

26. **Die neuen Aufgaben der deutschen Volkswirtschaft**
Von Dr. Bruno Kiesewetter, Studienleiter an der Hochschule für Politik

27. **Die Judenfrage in der modernen Welt**
Von Dr. Wilh. Ziegler, Ministerialrat im Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda

28/29. **Grundzüge einer Geschichte der artdeutschen Philosophie**
Von Geheimrat Prof. Dr. Hermann Schwarz

30. **Zeitgemäße Gedanken um Clausewitz**
Von Generalleutnant a. D. Horst von Metzsch

31. **Außenpolitische Wirkungen des Geburtenrückganges**
Von Dr. Karl C. von Loesch

32. **Wissenschaft und Philosophie im Dritten Reich**
Von Dr. Alfred Klemmt, Studien- und Abteilungsleiter an der Hochschule für Politik

33. **Die wirtschaftlichen Erfolge des ersten Vierjahresplanes**
Von Dr. Bruno Kiesewetter, Studienleiter an der Hochschule für Politik

34. **Volksdeutsche Zukunft**
Von Prof. Dr. Friedrich Burgdörfer, Direktor beim Statistischen Reichsamt

35. **Die historischen Grundlagen unserer Beziehungen zu Frankreich**
Von Rechtsanwalt Professor Dr. Friedrich Grimm

36. **Böhmen und das Reich**
Von Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Jung

37. **Die Grundgedanken des Nationalsozialismus und das Ausland**
Von Regierungsrat Dr. Herbert Scurla

38. **Islam — Judentum — Bolschewismus**
Von Dr. Mohamed Sabry

39. **Wehrwirtschaftliche Tendenzen in der französischen Wirtschaftspolitik**
Von Dr. Wilhelm Grotkopp

40/41. **Historische Fälschungen als Werkzeug der Politik.**
Von Dr. Helmut Lüpke, Studienleiter an der Hochschule für Politik

42. **Der deutsche Rassengedanke und die Welt**
Von Prof. Dr. Walter Groß, Leiter des Rassenpolitischen Amtes der NSDAP.

43. **Die Baukunst im Dritten Reich**
Von Hans Stephan, Oberbaurat beim Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt

44. **Ist eine Entwicklung der Sowjetunion zum nationalen Staat möglich?**
Von Dr. Hermann Greife, Leiter des Seminars für Sowjetrußland an der Hochschule für Politik

45. **Die Verteidigung der Rasse durch das Recht**
Von Dr. Falk Ruttke

II. Der organisatorische Aufbau des Dritten Reiches

1. **Die deutsche Ernährungswirtschaft**
Von Stabsamtsführer Dr. Hermann Reischle

2. **Nationalsozialistische Volkswohlfahrt**
Von Amtsleiter Hermann Althaus

3/4. **Vergriffen**

5. **Die Deutsche Arbeitsfront**
Von Claus Selzner, Leiter des Hauptorganisationsamtes der NSDAP. und der Deutschen Arbeitsfront

6. **Die Reichsrundfunkkammer**
Von Ministerialrat Horst Dreßler-Andreß

Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin

Schriften der Hochschule für Politik

II. Der organisatorische Aufbau des Dritten Reiches

7. **Die Reichsmusikkammer**
   Von Präsidialrat Heinz Ihlert

8. **Die Deutsche Rechtsfront**
   Von Dr. Wilhelm Gaeb, Leiter der Auslandsabteilung der Akademie für Deutsches Recht

9. **Der Reichsluftschutzbund**
   Von General der Artillerie a. D., Ehrenpräsident des RLB. Hugo Grimme

10/11. **Der Aufbau des Gesundheitswesens im Dritten Reich**
   Von Ministerialdirektor Dr. Arthur Gütt

12. **Der Reichstreubund ehemaliger Berufssoldaten**
   Von Bundesführer Gauleiter Franz Schwede-Coburg

13. **Die Auslands-Organisation der NSDAP.**
   Von Legationssekretär Dr. Emil Ehrich, Persönlicher Referent des Leiters der Auslands-Organisation der NSDAP.

14. **Der deutsche Arbeitsdienst**
   Von Generalarbeitsführer Professor Dr. Will Decker

15. **Nationalsozialistische Frauenschaft**
   Bearbeitet von der Presse-Abteilung der Reichsfrauenführung

16. **Der BDM. in der Hitler-Jugend**
   Von Reichsreferentin Trude Bürkner

17. **Der Arbeitsdienst für die weibliche Jugend**
   Von Gertrud Zypries, Sachbearbeiterin für Presse und Propaganda in der Reichsleitung des Reichsarbeitsdienstes

18. **Die Reichsstudentenführung**
   Von Reichsstudentenführer Dr. Gustav Adolf Scheel

19. **Das Deutsche Rote Kreuz**
   Von Dr. Friedrich Wilhelm Brekenfeld, DRK.-Generalführer und Hauptabteilungsleiter im Präsidium des DRK.

20. **Die Organisation der gewerblichen Wirtschaft**
   Von Albert Pietzsch, Leiter der Reichswirtschaftskammer

21. **Die SA.** Bearbeitet im Auftrag der Obersten SA.-Führung von SA.-Sturmführer Dr. Ernst Bayer

22/23. **Das Führerschulungswerk der Hitler-Jugend**
   Von Bannführer Reimund Schnabel

24. **Das Nationalsozialistische Fliegerkorps**
   Von General der Flieger Friedrich Christiansen, Korpsführer des Nationalsozialistischen Fliegerkorps

25. **Das Großdeutsche Heer**
   Von Oberstleutnant des Generalstabes Hasso v. Wedel, Leiter der Pressegruppe im Oberkommando der Wehrmacht

26. **Die deutsche Luftgeltung**
   Von Dr. Heinz Orlovius, Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium

27/28. **Die NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"**
   Von Anatol v. Hübbenet, Abteilungsleiter der Reichsamtsleitung „Kraft durch Freude" und des Reichsamtes „Schönheit der Arbeit"

29. **Der NS.-Reichskriegerbund**
   Von Reichskriegerführer Wilhelm Reinhard, General der Infanterie a. D., SS-Gruppenführer

30. **Der Reichskolonialbund**
   Von Dr. Hans-Werner Nachrodt, Unterabteilungsleiter in der Bundesgeschäftsstelle des Reichskolonialbundes

31/32. **Die deutsche Kriegsmarine**
   Von Kapitän z. See Hellmuth Heye, Oberkommando der Kriegsmarine

33. **Die SS**
   Bearbeitet im Auftrage des Reichsführers SS von SS-Standartenführer Gunter d'Alquen

34. **Das NSKK.**
   Von Hans-Helmuth Krenzlin, NSKK.-Gruppenführer

Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin